IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 156)
z dnia 14 grudnia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 156)

14 grudnia 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1835).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Marchliński** naczelnik Wydziału Porządku Publicznego w Departamencie Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Joanna Smolińska** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Tomasz Biczyk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Monika Straczuk** pzedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Marosz** dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1835). Uzasadnia minister infrastruktury, pan Rafał Weber. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Informuję, że marszałek Sejmu w dniu 9 grudnia 2021 r. skierowała rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1835) do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Proponuję przystąpić do pierwszego czytania. Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, projekt ustawy ma na celu wdrożenie przepisów „Pakietu mobilności I", czyli unijnego dokumentu składającego się z szeregu przepisów, które regulują kwestie organizacji transportu drogowego, transportu ciężkiego w UE.

Na samym wstępie trzeba przyznać, że w przyjętej formule pakiet mobilności w mocny sposób ogranicza możliwość funkcjonowania polskich firm transportowych w UE. Polski rząd stoi na tym stanowisku jednoznacznie, od samego początku zwracając uwagę na złamanie zasady równego dostępu do rynku, na dyskryminację przewoźników z Europy Środkowej, na próbę zablokowania w inny niż konkurencyjny sposób dalszego rozwoju polskim przewoźnikom.

Mimo szkodliwego wpływu pakietu mobilności na branżę transportową po kilkuletniej batalii przepisy te zostały ostatecznie uchwalone. Stało się to po ponad trzech latach negocjacji. Negocjacje te miały miejsce między 2017 r. a 2020 r. Dokładnie 31 lipca 2020 r. w dzienniku urzędowym zostały opublikowane przepisy „Pakietu mobilności I". Polska nie zaakceptowała tego pakietu, nie zaakceptowała tym samym wstępnego porozumienia Rady, Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej, przepisów dotyczących rynkowej i socjalnej części „Pakietu mobilności I".

Podstawowe zarzuty Polski do tego dokumentu to: po pierwsze zastosowanie do kierowców w ramach świadczenia usług przepisów o delegowaniu pracowników; po drugie ograniczenie przewozów kabotażowych poprzez wprowadzenie czterodniowego okresu kadencji; po trzecie całkowity zakaz odbierania w kabinie regularnego tygodniowego odpoczynku; po czwarte dodanie w ramach kryteriów siedziby odniesienia do kierowców normalnie umiejscowionych w centrum operacyjnym państwa członkowskiego siedziby; po piąte obowiązek powrotu pojazdu do państwa członkowskiego siedziby przewoźnika co osiem tygodni.

Polska stała na czele grupy państw składających skargi na przepisy „Pakietu mobilności I". Ostatecznie skargi na przepisy tego dokumentu złożyło siedem państw: Bułgaria, Cypr, Litwa, Malta, Polska, Rumunia i Węgry, a dzięki naszej aktywności także Łotwa i Estonia przyłączyły się do skargi złożonej przez Polskę. Pokazuje to, że skarga ta jest dobrze przygotowana. Bazujemy na realnych danych związanych z ograniczeniem działalności gospodarczej, wskazujemy utratę konkurencyjności branży transportu drogowego, ale zwracamy też uwagę na ostatnio istotny element, jeżeli chodzi o percepcję UE, czyli element środowiskowy.

Z analizy środowiskowej, która została przygotowana przez Instytut Transportu Samochodowego, wynika, że wprowadzenie, wdrożenie, przestrzeganie przepisów pakietu mobilności będzie generować dodatkową emisję CO_2 do środowiska. W skali roku została ona wyliczona na 3 mln ton CO_2. Mało tego, inna ekspertyza, która została przygotowana na zlecenie Komisji Europejskiej, potwierdza to, co Polska określiła w raporcie Instytutu Transportu Samochodowego – pakiet mobilności oprócz negatywnego wpływu na gospodarkę będzie miał również negatywny wpływ na środowisko.

Podkreślamy ten temat wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, w każdym gremium, na każdym posiedzeniu ministrów ds. transportu UE. Mamy nadzieję, że analizy przyczynią się do tego, że pakiet mobilności zostanie nawet zrewidowany inicjatywą legislacyjną Komisji Europejskiej czy komisarz europejskiej ds. transportu. Oczywiście czekamy też na decyzję Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do którego, jak powiedziałem wcześniej, Polska i dziewięć państw złożyły skargę. Musimy natomiast przygotować się na wdrożenie pakietu mobilności, ponieważ zgodnie z przepisami co do zasady co do dużej części będzie on obowiązywał od 2 lutego. I do 2 lutego przyszłego roku musimy przygotować polskie prawodawstwo, choćby polski system wynagradzania, wydawania zezwoleń i świadectw przewozowych.

Wdrażając przepisy pakietu mobilności do krajowego porządku prawnego, Ministerstwo Infrastruktury starało się w stopniu niezbędnym dokonać wskazanej implementacji. Byliśmy otwarci na argumenty zgłaszane przez środowiska polskich przewoźników drogowych w trakcie konsultacji publicznych i w mojej ocenie uwzględniliśmy zdecydowaną większość uwag, zdecydowaną większość propozycji środowiska transportowego.

Wczoraj wziąłem udział w ponad trzygodzinnej dyskusji na Forum Transportu Drogowego, które było organizowane przez przewoźników. Tam w szczegółowy sposób dokonaliśmy podsumowania tego, co wspólnym wysiłkiem zostało zrobione. Mówię, że wspólnym wysiłkiem, bo uczestnictwo MF i Inspekcji Transportu Drogowego to jedno, ale aktywność przewoźników, którzy powołali składający się z kilku osób, specjalny zespół negocjacyjny, do tego, aby dopracować te przepisy, również przyniosła naprawdę duży efekt i duży skutek. Zdecydowanej większości tych kontrowersji udało się uniknąć. Zresztą w dużej części zrobiliśmy to już wcześniej, we wrześniu i w październiku br.

Wiem, że zostały jeszcze do uszczegółowienia – usłyszałem to zresztą wczoraj – elementy związane z karami, bo choćby z bazą eksploatacyjną. Podtrzymuję otwartość, którą wyraziłem wczoraj. Patrzę w kierunku panów prezesów, panów dyrektorów. Pod-

trzymuję otwartość, którą wyraziłem wczoraj. Wiem, że dzisiaj będą padały propozycje konkretnych zmian, natomiast mając jeszcze w perspektywie proces legislacyjny w Senacie, chciałbym jednoznacznie odnieść się jako Ministerstwo Infrastruktury, jako strona rządowa do tych zmian na posiedzeniu Senatu. Myślę, że na tym posiedzeniu Sejmu, czyli bodajże w ciągu najbliższych dwóch dni, dzisiaj i jutro, ustawa ta przejdzie przez trzy czytania. Przyznacie państwo, że czas na odniesienie się do propozycji, które za chwilę padną, będzie zbyt krótki. Tak że od razu zastrzegam, że zmiany, które, potwierdzam, zostaną wprowadzone, planujemy wprowadzić na etapie prac senackich. Senat będzie pochylał się na tą ustawą już w przyszłym roku, na początku stycznia.

Jeżeli chodzi o to, w jaki sposób wdrożyliśmy przepisy pakietu mobilności, to dyrektywa UE 2020/1057 ma zostać wdrożona do 2 lutego 2022 r. Przedmiotowa dyrektywa nakłada na polskich przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy obowiązek rozliczania wynagrodzeń kierowców zgodnie z zasadami obowiązującymi na terenie państwa przyjmującego, uznając przedstawicieli tej grupy zawodowej za pracowników delegowanych. Zgodnie z przepisami ww. dyrektywy pracownikowi delegowanego za czas pracy wykonanej za granicą przysługiwać będzie pełne wynagrodzenie określone przepisami obowiązującymi w kraju przyjmującym. Jednocześnie zwrot kosztów podróży wypłacany w postaci diet i ryczałtów nie będzie mógł być uwzględniony jako składnik ww. wynagrodzenia. W tym celu, także w celu realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r., sygn. K11/15, zaproponowano, aby w projektowanej ustawie odejść od podróży służbowej kierowców w transporcie międzynarodowym.

Aby złagodzić znaczny wzrost kosztów pracy kierowców z tego tytułu, resort infrastruktury zaproponował rozwiązanie, które pojawiło się w toku konsultacji publicznych, zakładające wprowadzenie nowego modelu wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Propozycja ta zrównuje sytuację kierowców w transporcie międzynarodowym z innymi polskimi pracownikami wykonującymi swoją pracę poza granicami kraju, którzy dzisiaj mogą korzystać z ulg w zakresie obliczania podstawy składek na ubezpieczenie społeczne emerytalne i rentowe oraz podatku dochodowego od osób fizycznych. To jest chyba najważniejsza zmiana, która najbardziej interesuje przewoźników, bo jest bezpośrednio związana z modelem wynagradzania pracowników, czyli kierowców, którzy będą pracować w transporcie międzynarodowym, wykonując przewozy dwustronne albo cross-trade i kabotażowe.

Jeżeli chodzi o rozporządzenie UE 2020/1065, to przepisy te nakładają na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołu pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, a nie przekracza 3,5 tony, obowiązki dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Wykonywanie tego rodzaju przewozów będzie wymagało posiadania przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej. Wejście w życie projektowanej ustawy pozwoli przedsiębiorcom przygotować się do wprowadzanych zmian, zapewniając tym samym nieprzerwany dostęp do europejskiego rynku przewozowego. Jeżeli chodzi o te przepisy, to mają one, zgodnie z pakietem mobilności, wejść w życie 20 maja 2022 r.

Kolejne rozporządzenie, które jest częścią pakietu mobilności, to rozporządzenie UE 2020/1054. Zawiera ono propozycje zmian załączników do ustawy o transporcie drogowym mających na celu uporządkowanie systemu sankcji w transporcie drogowym przy uwzględnieniu tego, aby sankcje były skuteczne, proporcjonalne, odstraszające, ale też niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia. Są gradacje naruszeń. Skrót PN to poważne naruszenie, BPN to bardzo poważne naruszenie, NN to najpoważniejsze naruszenie. Tym samym zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz wzmocnienie uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych.

Proponowane przez nas przepisy zakładają ponadto: nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców o charakterze porządkującym, polegającą na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budzą wątpliwości interpretacyjne i stwarzają możliwość nadużyć; nowelizację ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r.

o przewozie towarów niebezpiecznych o charakterze porządkującym, wynikającym z przeniesienia całości regulacji dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Kolejne przepisy o charakterze porządkującym to nowelizacja ustawy z dnia 5 lipca 2018 r., polegająca na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu opcjonalnie oprócz numeru rachunku bankowego także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, tyle, jeżeli chodzi o ogólne założenia naszych przepisów ustawy, które wdrażają pakiet mobilności. Jeszcze raz podtrzymuję chęć dyskusji, dialogu i wprowadzenia poprawek, na temat których rozmawialiśmy na wczorajszym Forum Transportu Drogowego. Jednak z tym zastrzeżeniem, że Senat jest tutaj najlepszym momentem, ponieważ daje nam jeszcze czas na dokładne ich przeanalizowanie, przedyskutowanie i ustalenie ostatecznej formuły.

Jeszcze raz bardzo gorąco dziękuję wszystkim, którzy pracowali nad stworzeniem tego projektu ustawy. Pakiet mobilności w takiej formule jest czymś, co może zagrażać polskim przewoźnikom, jeśli chodzi o dalszy rozwój firm transportowych, natomiast w mojej ocenie przygotowaliśmy przepisy, które pozwolą na to, aby praca przewozowa polskich firm transportowych w UE była nie tylko prowadzona, ale była prowadzona w taki sposób, aby dać możliwość nie tylko utrzymania bardzo dużego rynku, jeżeli chodzi o obecność polskich firm na arenie międzynarodowej, ale cały czas rozwoju i poszerzania tej strefy wpływów handlowych, tej strefy wpływów przewozowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Do głosu proszę pana posła.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przekazywanie w takim trybie, procedowanie w takim tempie to po raz kolejny robienie kpiny z nas, posłów. Sama objętość tego i zapoznanie się z tym… Wczoraj zostało to przesłane do informacji posłów, dzisiaj o godz. 9:00 mamy posiedzenie Komisji, o godz. 10:00 rozpoczynamy posiedzenie Sejmu i mamy to przeprocedować do jutra. To jest też kpina z przewoźników. Tyle czasu leżało to w ministerstwie, nie były prowadzone żadne prace, dzisiaj mamy deadline, bo do 1 lutego musimy dostosować wszystkich przewoźników. Dzisiaj i tak jest ogromny problem z pozyskaniem kierowców. To, co było naszą marką narodową, powoli zaczyna ginąć, bo to nie tylko kwestia pakietu mobilności, ale też tego, co ten projekt spowoduje, czyli tego, że padać będą kolejne firmy. Wzrost funkcjonowania działalności firm? Kilkudziesięcioprocentowy. Tego nikt nie zatrzyma. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przede wszystkim trzeba zacząć od początku. Przepisy te są niestety efektem przegranej przez rząd batalii o nasze firmy, tej batalii, która odbywała się w Europie. Ten temat wielokrotnie był już omawiany podczas posiedzenia Komisji. Bardzo cieszę się, że pan minister zdecydowanym zdaniem wyraził tutaj to, że to rozstrzygnięcie, ta porażka nie została przez rząd zaakceptowana, ale niestety jest to post factum. Niestety jest to post factum. Rozumiem, że pan minister być może nawet osobiście nie brał w tym udziału, natomiast warto zaznaczyć, że pogorszenie pozycji negocjacyjnej Polski nie wzięło się znikąd. Tak dzieje się, kiedy górę biorą rzeczy absolutnie marginalne z punktu widzenia gospodarki, a interesy gospodarcze nie są w należyty sposób uwzględniane w działalności rządu.

Mamy z tym do czynienia. Rząd nie wyciągnął lekcji i kolejne sektory będą narażone na negatywne konsekwencje. Panie ministrze, to dobrze, że rząd nie uznaje porażki, ale niestety porażka ta jest faktem. Porażka ta znacząco pogorszyła warunki działania

naszych firm na rynku europejskim. My też nie godzimy się z tym. Nie godzi się z tym środowisko. Myślę, że jako wstęp do dyskusji trzeba dzisiaj naprawdę podjąć działania, rozmawiać z partnerami europejskimi, nie podnosić rąk w geście braku możliwości działania, ale próbować szukać takich rozwiązań, które ten trend odwrócą, bo niestety ten trend będzie się nasilał. Być może potrzeba wewnętrznej rozmowy w obozie władzy i wytłumaczenia niektórym, jak bardzo źle niektóre decyzje wpływają na nasze możliwości gospodarcze. Przypomnę, że przecież pan poseł Król, który zawsze docenia branżę transportową, z Prawem i Sprawiedliwością, jest doskonałym przykładem, jak branża transportowa dała sobie radę, jak była naszym oczkiem w głowie, jak się rozwijała i jak zdobyła rynek w całej Europie. Dzisiaj potrzebujemy więc rozwiązań, które będą tę branżę wzmacniać. Ta ustawa, która jest niestety wynikiem przegranej batalii, nie poprawia sytuacji tej branży, wręcz przeciwnie, powoduje kolejne problemy. To tytułem wstępu.

Chcę docenić ministerstwo, że zrezygnowało z niektórych zapisów na etapie konsultacji, które – już nie chcę wychodzić w tych opiniach za daleko – na pewno nie posłużyłyby polskiej branży transportowej. Konsultacje rzeczywiście były, mam jednak poczucie, że to wszystko mogło zacząć się wcześniej, wtedy dyskusja byłaby spokojniejsza, ale myślę, że gdybyśmy dzisiaj procedowali projekt, który wyszedł z ministerstwa pierwotnie, atmosfera dyskusji byłaby zdecydowanie gorsza, bo w tamtym projekcie były kłody pod nogi i to w takiej ilości, że nie wiem, czy ktoś nie lubi branży transportowej, czy… Nieważne. Interweniował minister, rozwiązania poszły w trochę bardziej cywilizowanym kierunku. To dobrze.

Muszę powiedzieć, że należy docenić też branżę, bo bardzo rzadko dochodzi do sytuacji, w której wszyscy mówią jak jeden mąż, wszyscy prezentują stanowisko uzgodnione, konkretne, merytoryczne. To cały czas było charakterystyczne dla tej dyskusji, że branża wypracowała swoje stanowisko i konsekwentnie je prezentowała. Myślę, że jest to przykład dobrej współpracy, gdzie środowiska gospodarcze, dla nas przecież bardzo ważne, były w stanie wypracować i przedstawiać w tej dyskusji merytoryczne rozwiązania. Dzisiaj mamy sytuację, gdzie na koniec zostały takie obszary, o których mówił pan minister, choćby w kwestii bazy eksploatacyjnej, choćby w kwestii nieszczęsnych kar, gdzie wydaje się, że to są już takie obszary, w których chyba tylko ze złej woli ministerstwo upierałoby się przy dotychczasowych rozwiązaniach.

Powstał dokument, który reprezentuje stanowisko całego środowiska. W ramach tego dokumentu znalazł się pakiet poprawek. Poprawki te powodują, że nasze firmy będą miały trochę lepiej niż dzisiaj wynika to z projektu. Dlatego bardzo proszę pana ministra, aby do poprawek wypracowanych przez środowisko odniósł się w sposób pozytywny. Panie ministrze, ja też uważam, że ten proces legislacyjny jest zbyt szybki. Po prostu pobijamy jakieś rekordy. Jeżeli pan minister uważa, że nie jest możliwe rozpatrzenie całego pakietu poprawek w trakcie posiedzenia Sejmu, to bierzemy za dobrą monetę słowa pana ministra, że poprawki te zostaną przyjęte na etapie senackim. Niemniej jednak w trakcie posiedzenia Komisji i prac nad projektem w tych obszarach, w których środowisko wypracowało wspólne jednolite stanowiska i przygotowało sugestie poprawki, będziemy te poprawki składać, ponieważ uważamy, że dzisiaj, w sytuacji zagrożenia dla funkcjonowania branży transportowej, musimy tworzyć takie warunki, żeby nie pogarszać znacząco tego pola, na którym działa branża transportowa. Myślę, że na ten moment to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zanim udzielę głosu kolejnemu posłowi, prosiłbym, aby pan poseł Sośnierz i drugi pan poseł z Konfederacji założyli maseczki.

Poseł Krystian Kamiński (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Mamy zwolnienia lekarskie, które wielokrotnie na sali plenarnej były przedstawiane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy w Komisji mamy panów zwolnienia?

Poseł Krystian Kamiński (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Na sali plenarnej…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale ja nie mam, więc nie mam wiedzy o tym, czy pan ma zwolnienie, czy pan nie ma zwolnienia. Jesteśmy poinformowani, że zwolnienie ma tylko pan poseł Sośnierz, więc prosiłbym założyć maseczkę bądź przedstawić zwolnienie tudzież opuścić posiedzenie Komisji.

Pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mam nadzieję, że będzie mnie dobrze słychać. Mimo maseczki pan Bóg dał dość donośny głos. Chciałem podziękować za głos mojego poprzednika, ale i odnieść się do pierwszego głosu, który wybrzmiał dość kasandrycznie.

Fakty są takie, że konsultacje między środowiskiem transportowym a ministerstwem trwały jeszcze do wczoraj. Pod tym względem uważam, że panu ministrowi po prostu należy się sprawiedliwość. Mimo tego, że wczoraj pan minister był w podróży służbowej, bo brał udział w konsultacjach z Forum Transportu Drogowego, ja też w tym forum brałem udział, jesteśmy poinformowani, że wczoraj na spotkaniu rzeczywiście zostały złożone takie poprawki. Głos pana ministra rozpatruję więc pozytywnie w takim sensie, że tutaj jest wola, żeby zanalizować te, które będzie można wdrożyć.

Trzeba natomiast zdać sobie sprawę z tego, że przepisy, które najpierw wprowadziły Niemcy, a potem wprowadziła Francja, niemieckie dotyczące tzw. „płacy minimalnej", a następnie francuskie dotyczące tzw. „przerw weekendowych", były w sposób oczywisty w dużej mierze wymierzone w polskich przewoźników, którzy muszą przez te kraje jeździć tranzytem. To chyba powinno wybrzmieć. Tworzenie więc takiej atmosfery, że wszystko, co złego się wydarzyło, to wina naszego ministerstwa, jest po prostu niesprawiedliwe, a mówię to jako człowiek od lat związany z transportem drogowym. Dlatego uważam, że musimy wiedzieć, w jakim punkcie jesteśmy.

Z jednej strony mamy obowiązki dostosowania naszego prawodawstwa do pakietu mobilności, z drugiej strony wydaje się, i na to też wskazywało wczoraj środowisko transportowe, że są pewne przestrzenie, gdzie możemy zrobić to w taki sposób, żeby to było dla naszych firm transportowych, a szczególnie dla firm transportowych, które jeżdżą po Europie, jak najmniej uciążliwe. Głos pana ministra traktuję więc jako dobrą monetę i w imieniu mojego środowiska mogę zadeklarować, że poprawki, które zostały zgłoszone przez środowisko transportowe, a uzyskają pozytywną opinię pana ministra, z formalnego punktu widzenia przejmiemy i zostaną po prostu zgłoszone.

Chciałbym, żeby to wybrzmiało, tym bardziej że wczoraj dyskusja… Środowisko transportowe ma tę zaletę, że dużo rzeczy mówi wprost. Czasami są to bardzo męskie rozmowy, ale wszystko jest jasne i nikt nie może tu powiedzieć, że czegoś nie zrozumiał, więc niektóre rzeczy jasno wybrzmiały. Jest więc gorąca prośba do pana ministra, żeby jak najszybciej przeprocedować poprawki, które zostały jeszcze zgłoszone.

Proszę natomiast pamiętać jeszcze o tym, że jedna strona to oczywiście przewoźnicy, pracodawcy, którzy osiągnęli duży sukces w tej branży rynku, ale to są też kwestie innych instytucji, z którymi ministerstwo musiało konsultować ten projekt. Są to też kwestie związków zawodowych. W pewnym sensie jest to jednak system naczyń połączonych. Wydaje mi się, że po tylu latach potrafię rozpoznać, czy ktoś markuje ruchy, czy ktoś jest życzliwy. W mojej ocenie akurat pan minister Weber i obecne kierownictwo Ministerstwa Finansów są niezwykle życzliwi tej części rynku, natomiast musimy zdawać sobie sprawę z tego, że skoro jesteśmy w Unii… To też powinno wybrzmieć. Kraje tzw. starej Unii niezwykle skutecznie i twardo potrafią bronić swojego interesu, czasami – najdelikatniej mówiąc, ujmę to bardzo dyplomatycznie – umiejąc naginać przepisy w taki sposób, żeby to było korzystne dla ich części rynku. To powinno wybrzmieć. Nie wiem, czy powinniśmy się tego uczyć, ale z pewnością powinniśmy to dostrzec i działać w taki sposób, żeby naszym przedsiębiorcom przynajmniej nie przeszkadzać, a tam, gdzie można, po prostu im pomagać.

Kończąc, panie ministrze, prosimy o to, żeby te poprawki przeanalizować. Te, które uzyskają pozytywną ocenę ministerstwa, przejmiemy i zgłosimy, żeby branża mogła

wchodzić w nowy rok spokojna, a przede wszystkim wiedzieć, co ma pod kołami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Panowie, bądźmy poważni. Jeśli w piątek rano zwołuje się posiedzenie na wtorek w sprawie takiej regulacji, to jest to traktowanie tej instytucji jako czysto fasadowej. Nie da się w takim tempie sensownie procedować tego rodzaju regulacji.

Jeśli ministerstwo zachowuje dla siebie przywilej pracowania miesiącami po cichu nad takimi przepisami, to nie ma powodu, żeby przechodziły one jak burza przez Sejm. Jeśli pan minister mówi, że nie ma czasu na poprawki i zrobimy je sobie w Senacie, to po co w ogóle jest ten proces legislacyjny? Po co mamy takie terminy, żebyśmy musieli to robić w Senacie? Senat nie jest od tego, żeby rzucać poprawki, których nie zdążyliśmy zrobić w Sejmie, bo mamy durnowate terminy, tylko od tego, żeby poprawić ewentualne błędy, które tutaj się pojawiły, jakieś sprzeczności w tych poprawkach. Nie przenośmy ciężaru wprowadzania merytorycznych poprawek do Senatu. Senat powinien wyłapywać tylko problemy, które pojawiły się wskutek tego, że np. wprowadzono nie do końca zgodne ze sobą poprawki.

Jeśli chodzi o autorstwo porażki, jaką jest pakiet mobilności, to muszę sprostować. Porażka ta w co najmniej równym stopniu obciąża również Platformę Obywatelską. Przeszło to głosami frakcji, z której pan poseł był przecież wybrany, do której Koalicja Obywatelska należy w Parlamencie Europejskim. I PiS, i PO, i wszystkie polskie partie, i wszyscy polscy posłowie jednakowo bezskutecznie procedowali przeciwko temu projektowi. I nie tylko polscy, bo cała Europa Wschodnia przegrała to głosowanie. Przypisywanie tego temu, że to polski rząd zrobił coś w tej sprawie nieudolnie, jest nie do końca prawdą. Oczywiście polski rząd powinien wyłączyć się z tych regulacji, wynegocjować odstępstwa albo wyjść z UE, jeśli narzuca się nam idiotyczne regulacje. Za każdym razem, jak wdrażamy coś głupiego, mówimy: „Trudno, bo Unia nam każe". Nie, że trudno. Nie musimy wdrażać głupich rzeczy. Wyjdźmy z UE, jeśli ona każe nam wdrażać głupie rzeczy. Po co jesteśmy w towarzystwie, które każe nam wdrażać głupie rzeczy?

W związku z tym jest całkowicie niepoważne, żebyśmy zajmowali się tym w takim tempie. Proszę o odroczenie tego posiedzenia i przesunięcie wszystkich terminów w taki sposób, żebyśmy mogli zająć się tym poważnie, żeby był miesiąc na zapoznanie się z takim dokumentem, a nie dwa dni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie pośle, pani marszałek wyznaczyła Komisji termin na przygotowanie sprawozdania do 14 grudnia. Niestety nie ma innej możliwości niż przeprocedowanie tego projektu dzisiaj.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie. Proszę, żebyśmy nie podporządkowali się temu terminowi i nie robili tego sprawozdania, bo jest to niepoważne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, z całym szacunkiem, był moment, kiedy mogliśmy to rozstrzygnąć, a mianowicie: „Czy są uwagi do porządku obrad?". Takich uwag nie było. Jesteśmy w trakcie pierwszego czytania, mamy termin na zwołanie i przygotowanie sprawozdania. Ten termin niestety mija dzisiaj. Mogłem zrobić posiedzenie jeszcze w sobotę, w niedzielę, ewentualnie w poniedziałek. Jest to ostatni możliwy termin wyznaczony przez panią marszałek i niestety nie ma tu pola manewru.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ze względu na nierealistyczność tych terminów wnoszę o odroczenie tego posiedzenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Nie widzę. Serdecznie dziękuję.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście. Proszę się zalogować.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel:

Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, nad którym pracuje dzisiaj Komisja Infrastruktury, jest dla środowiska przewoźników drogowych jedną z najistotniejszych kwestii, z którymi branża w najbliższych latach będzie musiała się zmierzyć. Tak naprawdę wynika ona z dwóch podstawowych kwestii: kwestii zastosowania i wdrożenia w Polsce przepisów pakietu mobilności, o czym zapewne mówił pan minister Weber; druga kwestia z tym powiązana to zmiana zasad wynagrodzenia kierowców w Polsce, która dla branży transportu drogowego oznacza wzrost kosztów. Jest to zagadnienie, z którym branża musi się zmierzyć.

Proszę państwa, pakiet mobilności to nic innego jak nowy ład transportowy, który zafunkcjonuje na międzynarodowym rynku transportu drogowego. Dlatego też od samego początku zdawaliśmy sobie sprawę, że branża musi mieć czas na przygotowanie się do tych zmian. To dlatego nawet nie czekając, kiedy Ministerstwo Infrastruktury, które tu rządzi i jest odpowiedzialne za sprawę transportu, podejmie prace nad przepisami krajowymi wdrażającymi pakiet mobilności, jako środowisko sami wystąpiliśmy do resortu w grudniu ub.r., prosząc, aby jak najszybciej procedować tę sprawę, bo przedsiębiorcy muszą mieć czas na przygotowanie się do tych zmian.

Pod tym względem akurat podzielam wypowiedź jednego z posłów, który mówi, że szkoda, że tak długo trwały prace legislacyjne nad tym projektem. Gdybyśmy wszyscy mieli na to więcej czasu, może przeprocedowalibyśmy ten projekt spokojniej. Myślę, że też z większą uwagą moglibyśmy przeanalizować wszystkie zapisy. Ten brak czasu spowodował też to, że jako środowisko staraliśmy się koncentrować nad najważniejszymi zmianami zawartymi w tej nowelizacji.

Wczoraj było także spotkanie Forum Transportu Drogowego, na którym próbowaliśmy zrelacjonować także naszemu środowisku to, jak wyglądały konsultacje ze stroną rządową. Był na tym obecny pan minister Weber. Wtedy dziękowaliśmy jemu osobiście. Powiedzieliśmy to tam i uważamy, że tutaj też należy to powiedzieć, że myślę, że zaangażowanie pana ministra w sprawę nowelizacji tej ustawy, a przede wszystkim wsłuchiwanie się w głos środowiska jest dla nas pozytywną rzeczą. Odbieramy to bardzo dobrze. Rzeczywiście zauważyliśmy dobrą wolę ze strony kierownictwa resortu. Rzeczywiście wydaje nam się, że sporo kwestii, które zgłaszaliśmy na etapie różnych propozycji zmian, w dużej części zostało uwzględnionych.

Szanowni państwo, tak jak powiedziałem, z tym projektem wiąże się wzrost kosztów. Ten wzrost kosztów jest nieunikniony. Przedsiębiorcy podchodzą do tematu pragmatycznie. Oczywiście można byłoby dyskutować na temat tego, kto zawinił, kto nie zawinił z pakietem mobilności, natomiast jako środowisko staramy się podejść do tego pragmatycznie. Jest, jak jest. Oczywiście zachęcamy do tego, żeby prowadzić jeszcze dyskusje z Komisją Europejską. Może znajdzie się pole do tego, żeby zmienić niektóre niekorzystne przepisy, ale tak czy inaczej żeby funkcjonować na rynku europejskim…

Proszę państwa, 90% aktywności firm transportowych w międzynarodowym transporcie towarem to rynek UE. W związku z tym musimy się do tego dostosować. Tu z kolei nie mamy czasu, żeby przekładać prace związane z pracą nad tą nowelizacją za miesiąc, za dwa, bo nie mamy czasu. Proszę państwa, 2 lutego wchodzą nowe przepisy, a przecież w tych firmach trzeba będzie dostosować przede wszystkim umowy o pracę z kierowcami. To nie jest coś, co może nastąpić z dnia na dzień. Przepisy te mogą wejść w życie z dnia na dzień, ale firmy transportowe muszą mieć chociaż minimalny czas na to, żeby przygotować się do tych przepisów. Dlatego od samego początku apelowaliśmy do Ministerstwa Infrastruktury, bo to z nimi prowadziliśmy rozmowy, aby przy tych zmianach

ograniczyć się do kwestii niezbędnych, tych, które rzeczywiście są niezbędne z punktu widzenia dostosowania krajowych przepisów do prawa UE, a więc po pierwsze nie szkodzić, nie wprowadzać dodatkowych kwestii, które mogłyby w jakikolwiek sposób obciążyć firmy transportowe.

Proszę państwa, od czasu wejścia Polski do UE polski transport zmierzył się z transportem Europy Zachodniej, lepiej wyposażonym taborowo, dysponującym większą ilością środków finansowych. Proszę państwa, dużą determinacją udało się wywalczyć na tym rynku stosowne miejsce. Myślę, że wszyscy, nie tylko firmy transportowe, ale jako kraj również, powinniśmy być z tego dumni. W związku z tym, żeby zachować konkurencyjność na rynku transportowym, tam, gdzie to jest możliwe, trzeba, jak mówię, nie zwiększać obciążeń dla firm transportowych, pozwolić zafunkcjonować na rynku transportowym, a tam, gdzie są regulacje, które mogą zakłócać konkurencyjność na wewnętrznym rynku, próbować je dostosować, nie straszyć firm transportowych nadmierną wysokością kar.

O tym też mówimy od samego początku. Oczywiście rozumiemy, że tam, gdzie jest to niezbędne i wynika z nowych przepisów pakietu mobilności, należy to wprowadzić. Mam nadzieję, że głos ze strony pana ministra Webera do nas również został odebrany pozytywnie i że rząd rzeczywiście w dużej części zaproponował obniżenie tych kar, natomiast podkreślam, żebyśmy tam, gdzie te kary nie są bezpośrednio związane z pakietem mobilności, pozostawili to na kolejny etap.

Chciałbym jeszcze powiedzieć dwa słowa o kwestiach związanych z wynagrodzeniami kierowców. Proszę państwa, zmiany w zasadach wynagradzania spowodują dodatkowe koszty. To wszystko nakłada się na niezbyt fortunny czas związany z inflacją, która ma miejsce w naszym kraju, z sytuacją covidową, która ma miejsce nie tylko w Europie, ale w ogóle na świecie, ze wzrastającą ceną paliwa, a więc i także przewidywanymi wzrostami kosztów zatrudnienia kierowców, a są to dwa podstawowe czynniki, które wpływają na koszt usługi przewozowej. Przewoźnicy nie mogą powiedzieć: „To my teraz podniesiemy ceny usług o 20%”, bo usługi te kształtuje rynek transportowy.

Świadomi też tego, że zmiany w zakresie wynagrodzenia kierowców są niezbędne, chociaż mimo wszystko w dalszym ciągu budzą w środowisku dużo niezrozumienia i duży opór części. Ci, którzy jeżdżą poza Unię, nadal uważają, że tam, gdzie nie trzeba się dostosować, może nie trzeba zmieniać tych zasad wynagrodzenia. Próbujemy to tłumaczyć, wskazując, że przecież nie można wprowadzać przepisów, które dyskryminowałyby kierowców w zależności od tego, w jakim kierunku wykonuje przewóz drogowy.

O to więc także zabiegaliśmy, aby doprecyzować to w tych przepisach, żeby w stosunku minimalizować straty. Tam, gdzie była możliwość odwołania się do pracowników pracujących za granicą, takiego jak stosowane w innych branżach, taki postulat zgłaszaliśmy. Postulat ten został też uwzględniony przez pana ministra i ministerstwo, z czego jesteśmy bardzo zadowoleni.

Są jeszcze kwestie, które były już dzisiaj wymienione, nie chcę już ich powtarzać, bo myślę, że nie mamy czasu. Jest prośba o pochylenie się nad tym. Tak jak powiedziałem, w niektórych kwestiach jest to tylko doprecyzowanie pewnej niejasności w przepisach. W niektórych chodzi o to, żeby nie było nieuczciwej konkurencji, którą dostrzegamy na rynku transportowym, żeby wyeliminować to tam, gdzie się da. Próbujmy to wyeliminować.

Wspominałem już dzisiaj o karach. W tej obecnej, ogólnej sytuacji one także są bardzo negatywnie odbierane w środowisku, więc jeszcze raz prosimy pana ministra i szanownych panów i panie posłanki o pochylenie się nad tym projektem, wskazując, że jest to dla nas bardzo ważne, a jednocześnie dziękując za możliwość wysłuchania naszego głosu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę, jeszcze strona społeczna, ale krótko – zaraz i tak musimy przerwać posiedzenie Komisji, bo mamy głosowania na sali. Możemy prosić o zabranie głosu?

Dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Bogdanowicz:

Przepraszam, to kwestia techniczna posługiwania się mikrofonem. Andrzej Bogdanowicz, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

Szanowni państwo, jesteśmy w sytuacji, kiedy branża transportu drogowego staje przed wielką rewolucją. Od 2004 r. rozwijaliśmy się chyba za bardzo, byliśmy cenieni za jakość, terminowość, za wysoki stopień realizacji przewozów i w którymś momencie przestało to się podobać naszym partnerom unijnym. Stąd pakiet mobilności, stąd płace minimalne. W dniu dzisiejszym rozpoczyna się ten decydujący moment, czyli prace nad ustawą o transporcie drogowym i ustawą o czasie pracy kierowców.

Faktycznie szkoda, że nie spotkaliśmy się jakiś czas temu, ale ten czas też nie został zmarnowany, ponieważ jako branży udało nam się wypracować jednolite stanowisko, w wielu kwestiach udało nam się przekonać Ministerstwo Infrastruktury. Kieruję tutaj szacunek i pokłon w stronę pana ministra Webera. Wydaje się, że momentem przełomowym był miesiąc wrzesień, kiedy na konferencji przewoźników drogowych pan minister miał możliwość porozmawiać i wysłuchać praktycznie 400 przedsiębiorców zebranych na tej konferencji. To było takim momentem, że dalsze negocjacje czy rozmowy przebiegały przy większej jawności i przy bardziej otwartej atmosferze.

W dniu dzisiejszym chciałbym zwrócić państwa uwagę na to, że, jak mówili moi przedmówcy, ustawa ta wygeneruje bardzo duży koszt dla przedsiębiorców transportu drogowego. Trzeba zrobić wszystko, prosiliśmy rząd o pomoc i prosimy nadal, prosimy szanownych posłów, panie i panów z Komisji, a także i w klubach, o tę pomoc, żeby minimalizować koszty, ponieważ byłoby bardzo szkoda, gdyby miało dojść do upadku przedsiębiorców, do utraty i likwidacji miejsc pracy, do rozregulowania tego rynku.

Chciałbym tutaj poruszyć dwie kwestie. Pierwsza to sprawa bazy eksploatacyjnej, żeby jeszcze rozpatrzyć i przychylić się do naszej propozycji. Chodzi o pojemność bazy i to, ile pojazdów w tej bazie faktycznie może jednorazowo przebywać. Dzisiejsza propozycja jest taka, że jest to jedna druga posiadanej ilości taboru. Prosimy o zmniejszenie tej kwoty pojazdów, które jednorazowo mieszczą się w bazie, do jednej trzeciej. Jest to uzasadnione. Przedsiębiorcy dbają o to, żeby pojazdy jeździły cały czas. Pakiet mobilności wymusza powrót kierowców do bazy raz na cztery tygodnie, a powrót pojazdów do bazy raz na osiem tygodni, w związku z tym jedna trzecia to wystarczająca ilość, aby te pojazdy mogły bezpiecznie, zgodnie z przepisami, być przygotowywane w specjalnych miejscach czy odpoczywać, można by nawet rzec.

Druga sprawa to sprawa kar. Nie chciałbym, żeby zostało to odebrane tak, że jesteśmy przeciwko karaniu przedsiębiorców. Kary są słusznym elementem regulacji rynku, likwidują nieuczciwą konkurencję, likwidują szarą strefę, jednak w tym momencie jest nasza prośba, żeby przeprocedować tylko te kary, które są niezbędne do wdrożenia pakietu mobilności. Pakiet funkcjonuje zresztą już od września. Bez niektórych przesłanek karnych w prawie funkcjonujemy do dzisiaj i nie dzieje się nic złego, natomiast faktycznie od lutego, kiedy wchodzi nowy zakres obowiązywania ustawy o transporcie i rozszerza się ją na pojazdy od 2,5 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym, takie wybrane regulacje są potrzebne.

W kolejnym kroku z naszej strony jest natomiast pełna gotowość, żeby wypracować dobry, skuteczny system kar, żeby one się nie dublowały, żeby jedna kara faktycznie była przypisana do jednego czynu, żeby jednoznacznie identyfikować winnego, a nie karać praktycznie hurtowo, tak jak jest to dzisiaj, że czasami za jedno przewinienie karze się i kierowcę, i zarządzającego transportem, i jeszcze przedsiębiorcę. System musi być restrykcyjny, ale uczciwy i skuteczny. Jeszcze raz składam podziękowania dla pana ministra Webera. Wierzymy w przychylność i Komisji, i parlamentu dla naszych poprawek.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan minister Weber chciał jeszcze odnieść się do tego, ale myślę, że zrobimy to już po przerwie, czyli po rozpoczęciu Sejmu, bo zostało dziewięć minut, a musimy się jeszcze przemieścić. Widzimy się bezpośrednio po zakończeniu głosowań.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam ponownie. Wznawiam posiedzenie Komisji. Głosy posłów i strony społecznej wyczerpały się. Pozostała nam odpowiedź pana ministra. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, odniosę się do kilku kwestii, które zostały poruszone zarówno przez państwa posłów, jak i przez stronę społeczną.

Jest kwestia czasu wdrożenia pakietu mobilności tych przepisów. Jak powiedziałem w swoim pierwszym wystąpieniu, różne unijne gremia pracowały nad tym dokumentem ponad trzy lata, natomiast gdy przepisy te weszły w życie – 31 lipca 2020 r. zostało to opublikowane – to wszystkie państwa europejskie, tak my, jak i inne kraje Europy Środkowej, szczególnie te, które zostały tym dokumentem najmocniej dotknięte, otrzymały dosłownie półtora roku na to, żeby ten trudny pakiet, trudny dokument wdrożyć do swojego systemu prawnego, tak że czas na to był stosunkowo niewielki. Wniosek o wpis do wykazu tego projektu ustawy Ministerstwo Infrastruktury przesłało natomiast w kwietniu 2021 r., czyli osiem miesięcy temu, czyli można było wykonywać tę pracę już przez okres ośmiu miesięcy. Tak się działo. To jest normalny proces legislacyjny, kilkuetapowy, kilkuskładnikowy. Po to są konsultacje społeczne, po to są uzgodnienia międzyresortowe, żeby wykluwać stanowiska wspólnie z zainteresowanymi danym projektem ustawy. To się tutaj działo i jeszcze raz chcę to podkreślić i bardzo gorąco podziękować stronie społecznej za merytoryczny udział w tych konsultacjach. Sprawa czasu to jest jedna sprawa.

Przyznam szczerze, że wolałem dogadać te przepisy wspólnie z przewoźnikami, aby już na posiedzeniach Stałego Komitetu Rady Ministrów czy na posiedzeniach Rady Ministrów, która przyjmowała ten projekt, czy tutaj, w Sejmie, nie wzbudzały większych wątpliwości, nie wzbudzały większych kontrowersji. Myślę, że to nam się udało.

Pan poseł Suchoń nawiązał natomiast do kwestii odpowiedzialności politycznej czy walki na arenie międzynarodowej z propozycjami pakietu mobilności. Szanowni państwo, otóż pamiętacie pewnie, kto był przewodniczącym Rady Europejskiej przez znaczną część pracy nad tym dokumentem. Jakiegoś stanowiska, jakiegoś ostrego sprzeciwu czy jakiegokolwiek słowa komentarza w stosunku do pakietu mobilności z ust tego pana nie było.

Głos z sali:

Tusk!

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

O, pan poseł krzyknął. Panie pośle, o tym też trzeba głośno powiedzieć. To po pierwsze. Po drugie formacja, którą teraz pan reprezentuje, klei się na arenie europejskiej do grupy liberałów, którzy jak jeden mąż popierali wprowadzenie pakietu mobilności. Nie było nawet kolejnego słowa sprzeciwu, żeby ten dokument przyjąć w takiej formule, wręcz przeciwnie, to w tym środowisku mają swoje źródło takie dyskryminujące przepisy. Obwinianie rządu czy Ministerstwa Infrastruktury o to, że nie poczyniły żadnych kroków w walce z pakietem mobilności, jest po prostu mijaniem się z prawdą, bo, tak jak powiedziałem, złożyliśmy skargę do TSUE, skargę opartą na konkretnych wyliczeniach ekonomicznych, mikro- i makroekonomicznych, podnieśliśmy kwestie środowiskowe, które też są przez państwa formację w ostatnich latach bardzo mocno podnoszone.

Przecież pakiet mobilności idzie wbrew pakietowi klimatycznemu „Fit for 55”. Pakiet mobilności spowoduje zwiększenie emisji spalin w środowisku, a nie jej zmniejszenie, natomiast duża część unijnych urzędników jest na to ślepa i głucha, nie chce zauważyć tych argumentów, które zresztą były im przekazywane w ramach analizy zamówionej właśnie przez nich. Tak wygląda stan faktyczny, tak wygląda prawda, jeżeli chodzi o to, kto co czynił, jeżeli chodzi o walkę z pakietem mobilności na arenie międzynarodowej.

Sprawa kolejna to wypowiedź pierwszego z panów posłów, który jest kompletnie oderwany od tego, co działo się w ostatnich miesiącach. Mam wątpliwości, czy chociaż rzucił okiem, nie mówię, że przeczytał, ale czy rzucił okiem na ustawę, ale każdy sam jest kowalem swojego losu.

Jeszcze raz dziękuję stronie społecznej za merytoryczną dyskusję. Podtrzymuję to, co mówiłem i wczoraj, i dzisiaj, że w trakcie procesu legislacyjnego, który składa się zarówno z pracy sejmowej, jak i senackiej kolejne uwagi, a w zasadzie trzeci pakiet uwag strony społecznej, zostaną przez nas przeanalizowane. Tak jak mówię, zrobimy

wszystko, aby to, co jest nadmiarowe, jeżeli chodzi o sankcje prawne, i wychodzi poza wdrożenie pakietu mobilności, zostało z tej ustawy usunięte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń ad vocem.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Ja tylko z jednym zdaniem ad vocem, panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Panie ministrze, moja wypowiedź była na wskroś merytoryczna. Widzę, że pan poszedł w politykę, to przywołam tylko jeden cytat. Pański lider, Jarosław Kaczyński, mówił w 2017 r.: „Z panią Le Pen mamy tyle wspólnego mniej więcej co z panem Putinem". W świetle ostatnich sojuszy, które państwo zawieracie, bardzo dużo mówi to o tym, w jakim kierunku idziecie w europejskiej polityce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Panie przewodniczący, też jedno zdanie ad vocem?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Nie. Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Proszę znaleźć cytat Donalda Tuska… *(niezrozumiałe)*, jeżeli chodzi pakiet mobilności.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Pański sport to Donald Tusk.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Panie ministrze, nie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Te wycieczki polityczne nie są przedmiotem naszego obradowania. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Teraz rozpatrzymy szczegółowo.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Cierpliwie się zgłaszam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Ale to już zakończyliśmy. Wycieczek politycznych nie będzie. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję, panie przewodniczący. Do tytułu, a właściwie do odnośników jest drobna uwaga o charakterze redakcyjno-legislacyjnym. Proponujemy zmianę kolejności tych odnośników i poprawienie w odnośniku trzecim tytułu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2020/1054. Tam wkradły się błędy pisarskie. Jednocześnie prosilibyśmy o upoważnienie dla Biura Legislacyjnego do wprowadzenia tego typu oczywistych korekt redakcyjno-legislacyjnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Tak, oczywiście. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, przyjmiemy, iż Komisja udziela takiego pełnomocnictwa. Sprzeciwu nie słyszę, więc oczywiście. Jakie jest stanowisko rządu do tej zmiany?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę. Czy do zmiany nr 2 w art. 1? Nie widzę. Czy do zmiany nr 3 w art. 1? Nie widzę. Czy do zmiany nr 4?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę bardzo, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Zgłosiliśmy poprawkę. Tak jak zaznaczyłem, jest to poprawka wynikająca ze wspólnego stanowiska branży transportowej. W poprawce tej chodzi o odpowiednie dostosowanie definicji bazy eksploatacyjnej oraz doprecyzowanie, że liczba miejsc postojowych powinna odpowiadać co najmniej jednej trzeciej liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika. To jest niezwykle ważne z punktu widzenia posiadanej infrastruktury. Nie ma potrzeby, aby firmy przewozowe utrzymywały, mówiąc krótko, stojącą infrastrukturę tylko po to, żeby wypełnić arbitralne zobowiązania czy wymagania nałożone ustawą. W związku z tym proponujemy, tak jak wynika to z propozycji branży transportowej, urealnienie tego tematu, tej propozycji. Bardzo proszę o to, aby poprzeć tę propozycję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Jeszcze raz powtarzam: na tę chwilę negatywne, natomiast co do zasady, jeżeli chodzi o tę propozycję, zgadzamy się. Myślę, że szczegóły samego zapisu tej poprawki pozwolimy sobie doprecyzować już między Sejmem a Senatem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki złożonej przez pana… Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Mariusz Przerwa:
Panie przewodniczący, mamy pytanie do strony rządowej. Otóż w zmianie nr 4 w pkt 21a w lit. a użyty jest czasownik modalny: „powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów". Wydaje się, że ten wyraz powinien być zamieniony na wyraz „musi być dostosowana", ale jest pytanie do strony rządowej, czy możemy dokonać takiej korekty. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Tak, stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Panie przewodniczący, nad poprawkami nr 1 i 2 powinniśmy głosować łącznie, jest to oczywiście zaznaczone w tej poprawce. Bardzo prosiłbym o to, aby głosować nad tymi poprawkami łącznie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki nr 1 oraz poprawki nr 2. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tych poprawek? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 23 posłów: za było 6, przeciw 17, nikt się nie wstrzymał. Poprawki nie uzyskały akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 5? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Jeśli chodzi o zmianę nr 5, chcielibyśmy zauważyć, że tutaj dokonywana jest korekta ust. 2 w art. 5. On aktualnie ma inny sposób zapisu, tam są punkty. W związku z tym, że zmienia się sposób zapisu, w naszej ocenie konieczna jest korekta w art. 13 ust. 2, który odsyła do art. 5 ust 2 w zakresie wymagań, jakie powinny zostać spełnione. Aby uniknąć tzw. odesłania kaskadowego, proponujemy, aby dodać – zmiana nr 13a byłaby oczywiście w odpowiednim miejscu – jako konsekwencję zmiany nr 5 zmianę w brzmie-

niu: „w art. 13 ust. 2 w części wspólnej wyrazy «w art. 5 ust. 2» zastępuje się wyrazami «w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009»". To jest poprawka nr 1 w zestawieniu, które otrzymali państwo od Biura Legislacyjnego.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Rozumiem, że musi ją przejąć pan poseł?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, ona jest przyjęta. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pozytywne. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznamy, iż Biuro Legislacyjne ma upoważnienie do tego, aby tę poprawkę zaimplementować. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 7? Nie widzę. Czy do zmiany nr 8? Pan poseł Suchoń do zmiany nr 8?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie, zgłaszam się po zmianie nr 8.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do zmiany nr 9 pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. To również jest poprawka wynikająca ze stanowiska branży transportowej. Proponujemy dodanie zmiany nr 8a, która miałaby na celu wprowadzenie zapisu skutkującego tym, że…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, jesteśmy teraz już przy zmianie nr 9.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jesteśmy po zmianie nr 8, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Po zmianie nr 8?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, przed zmianą nr 9, dlatego się zgłaszałem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli zgłaszał się pan do zmiany nr 8?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie. Po zmianie nr 8 proponuję dodać zmianę nr 8a.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, czyli przy zmianie nr 8.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proponuję dodać zmianę nr 8a. Ona skutkowałaby tym, iż zostałby wprowadzony obowiązek zatrudnienia w przedsiębiorstwie osoby zarządzającej transportem w wymiarze jednej drugiej etatu. Argumenty były podnoszone przez przedstawicieli strony społecznej, więc tylko przedstawiam tę poprawkę jako wynikającą ze stanowiska branży transportowej. Dziękuję bardzo i proszę o poparcie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję i proszę o poparcie. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu, tak jak do wcześniejszej poprawki, na tę chwilę jest negatywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystąpimy do rozpatrzenia tej poprawki. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 23 posłów: za było 6, przeciw 17, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 9? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 10? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 11? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 12? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 13? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 14? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy pytanie do wnioskodawców. Propozycją w art. 16b jest m.in. dodanie ust. 6, który stanowi przepis upoważniający do wydania rozporządzenia dla ministra właściwego ds. transportu, w którym minister ma określić, zgodnie z pkt 4, „maksymalną wysokość opłaty za przeprowadzenie szkolenia". Jest pytanie, czy na etapie prac rządowych brana była pod uwagę możliwość wprowadzenia do projektu ustawy maksymalnej stawki, wysokości takiej opłaty? Przyjęte orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego wskazuje, że jeśli chodzi o wskazywanie w aktach wykonawczych kwot opłat mających charakter powszechny, w ustawie powinny być umieszczone widełki, w jakich te opłaty powinny być zawarte. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, strona rządowa.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Proszę, aby odpowiedzi udzielił pan Marcin Przychodzki, dyrektor Departamentu Prawnego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury Marcin Przychodzki:

Szanowni państwo, króciutka informacja. Naszym zdaniem uwaga nie jest zasadna, dlatego że są inne przepisy w ustawie o transporcie drogowym, które nie określają maksymalnej stawki opłaty. Przykładem może być art. 47 ust. 3 tejże ustawy, gdzie stawki opłaty za egzaminowanie, wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych nie jest wprost określone. Naszym zdaniem chcemy zastosować po prostu analogiczne rozwiązanie, dlatego że to z jednej strony będzie elastyczne dla ministerstw, a z drugiej strony nie jest do końca niepoprawne. Argument legislacyjny oczywiście mógłby w którymś momencie wybrzmieć, ale z naszego punktu widzenia na tym etapie nie jest to potrzebne. Dziękuję uprzejmie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Formalnie poprawka nie została zgłoszona. Czy są uwagi do zmiany nr 15? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 16? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, chcielibyśmy zwrócić uwagę, że w zmianie nr 16 w art. 32a na samym końcu mamy odnośnik. Ten odnośnik odnosi się do rozporządzenia, ale rozporządzenie obowiązuje wprost, bezpośrednio. Dlatego proponujemy korektę art. 32a w taki sposób, aby wyrazy na samym końcu: „stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy" zastąpić wyrazami: „stosuje się przepisy rozporządzenia 1072/2009 dotyczące świadectwa kierowcy". To też jest w zestawieniu, jako poprawka nr 2, poprawka legislacyjna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż ta poprawka Biura Legislacyjnego również zostanie zaakceptowana przez Komisję. Sprzeciwu nie słyszę. Czy są uwagi do zmiany nr 17? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 18? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 19? Nie widzę. Do zmiany nr 20? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tu proponujemy korektę wyrazów: „wydają zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu" i zastąpienie tych wyrazów wyrazami: „złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym", żeby ujednolicić z poprzednimi przepisami.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja przyjęła tę sugestię. Sprzeciwu nie słyszę. Czy są uwagi do zmiany nr 21? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 22? Do zmiany nr 23? Biuro Legislacyjne do zmiany nr 23?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Jeszcze do zmiany nr 22.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do zmiany nr 22, proszę bardzo.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj jest zastosowane odesłanie do art. 38 ust. 2 i ust. 3. Takie odesłanie jest już w przepisach obowiązującej ustawy, jest natomiast pytanie, czy konieczne jest odsyłanie do ust. 3. W naszej ocenie będzie wówczas zachodziło, i zachodzi w obowiązującej ustawie, odesłanie kaskadowe. Pytanie, czy wystarczy odsyłać do art. 38 ust. 2 w kontekście jednostek, które są tam określone?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie. Uważamy tę uwagę za niezasadną. Obecne brzmienie art. 41 ust. 3 zawiera odwołanie do art. 38 ust. 2 i 3. W ust. 2 jest mowa o tym, że minister wyznacza jednostki, przy których działają komisje egzaminacyjne, a w ust. 3 jest mowa o tym, że jednostki te wydają certyfikaty, za które pobiera się opłatę. Proszę o przyjęcie tego wyjaśnienia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Formalnie poprawka nie została złożona. Czy są uwagi do zmiany nr 23? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 24? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 25? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, w zmianie nr 25 w art. 54b uchyla się ust. 4, natomiast w art. 80 ust. 2c mamy odwołanie do art. 54b ust. 4, tak że konsekwencją przyjęcia tej zmiany powinno być dodanie nowej zmiany po zmianie nr 28 o tym, że w art. 80 ust. 2c skreśla się wyrazy „i art. 54b ust. 4. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Nie słyszę sprzeciwu, wobec tego uznaję, iż zmiana ta zostanie wdrożona. Czy są uwagi do zmiany nr 26? Nie widzę. Do zmiany nr 27 w art. 1? Nie widzę. Do zmiany nr 28? Proszę bardzo, pan poseł przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, jest propozycja, aby w art. 1 do zmiany nr 28 dodać zapis o zmianie nr 28a, żeby w art. 80 ust. 2c wyrazy „i art. 54 ust. 4" zastąpić wyrazami „i art. 90a ust. 1 pkt 2". To zmiana o charakterze wynikowym w związku ze zmianą nr 25 w art. 1 projektu, który przewiduje, że w art. 54 uchyla się ust. 4.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja zaakceptowała tę poprawkę. Sprzeciwu nie słyszę. Czy są uwagi do zmiany nr 29? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 30? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 31? Nie widzę. Do zmiany nr 32? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, chcieliśmy zwrócić uwagę, że w zmianie nr 32 zarówno w lit. a, jak i w lit. b odwołujemy się w treści do zmiany wynikającej z art. 18 ust. 1 pkt 1 litera – na przykład – d^1, natomiast chcielibyśmy zwrócić uwagę, że art. 18 ust. 1 będzie obowiązywał do 31 grudnia 2022 r. i zostanie on uchylony. Jest więc pytanie, czy na pewno zmiana powinna odnosić się do tego przepisu, czy czasem nie powinniśmy odnosić się już do nowego brzmienia tego przepisu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Do udzielenia odpowiedzi upoważniam pana naczelnika Krzysztofa Lewczaka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Krzysztof Lewczak:

Szanowni państwo, dzień dobry, w chwili obecnej procedowane są przesunięcia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie przedłużenia o następny rok systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie autobusowym. Jest to procedowane w ramach ustawy okołobudżetowej. To odwołanie, które tutaj jest, nadal będzie obowiązywało, ponieważ organy wydające zezwolenia będą miały obowiązek raportować o liczbie wydanych zezwoleń i innych dokumentów. Propozycja jest niezasadna, system zezwoleń będzie nadal obowiązywał.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 33? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Uwaga kolegi była jedną uwagą do zmiany nr 32. Jest jeszcze druga uwaga, do lit. b. Chcielibyśmy zauważyć, że zarówno w ust. 3a, jak i w ust. 3b, jeśli mowa o organach – a później następuje tam szereg odesłań – mamy powtórzenie w odniesieniu do organów, o których mowa w art. 7 ust. 4 pkt 4. To pojawia się zarówno w ust. 3a, jak i w ust. 3b. W kontekście pozostałych organów takiego powtórzenia już nie ma. Jest pytanie, czy to powtórzenie jest zasadne, dlatego że wydaje się, że w dalszej części normy te są tożsame. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan naczelnik Jarosław Żuk, bardzo proszę.

Starszy specjalista w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Żuk:

Szanowni państwo, w naszej opinii przed cyfrą „4" powinno zostać dodane „pkt", bo chodzi o ust. 4 pkt 1 i pkt 4 w art. 7.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zostawmy to jeszcze na kolejny etap, bo widzę, że musimy zastanowić się nad tym troszeczkę dłużej. Dziękujemy za zwrócenie uwagi. Idźmy dalej, przyjrzymy się temu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Okej. Czy są uwagi do zmiany nr 33? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 34? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj należy zmienić sposób zapisu propozycji zmiany nr 34. Proponowany w projekcie zapis pomija ważne korekty legislacyjno-redakcyjne, których należy dokonać w ust. 5. Zamieściliśmy taką propozycję w zbiorze naszych poprawek jako poprawkę nr 3. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak jest. Poprawka ta jest podpisana przez grupę trzech posłów. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż poprawka uzyskała akceptację. Czy są uwagi do zmiany nr 34? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 35? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 36? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 37? Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Poprawka, którą składamy wspólnie z panem posłem Kopcem i panią poseł Gill-Piątek, jest również efektem stanowiska branży. Branża transportowa wskazuje – z czym, co chcę powiedzieć wyraźnie, zgadzamy się – że przy okazji wdrażania do systemu prawnego konsekwencji związanych z nieprzestrzeganiem nowych przepisów, czyli, mówiąc wprost, kar, dokonano także rozszerzenia i zwiększenia kar w pozostałych przypadkach. Wydaje się jednak, i tutaj nasze stanowisko jest bardzo kategoryczne, że trudno zaakceptować sytuację, w której przy okazji wprowadzania przepisów europejskich zwiększane są także kary w innych obszarach, także dlatego, że powstaje wrażenie, jakoby tak rygorystyczna formuła była związana z wymogami prawa europejskiego, choć tak nie jest.

Z jednej strony dostrzegamy ten rozpaczliwy, dramatyczny apel branży, że w sytuacji, w której zdecydowanie rosną koszty związane z prowadzeniem działalności, czyli koszty związane z zatrudnieniem, z innymi aspektami, które nakładają przepisy, jeszcze dodatkowo zwiększane są kary, które mogą uszczuplić finanse przedsiębiorstw. To jest o tyle ważne, że nie powinno się kumulować tych aspektów. Rozumiem, że to jest też pochodna takiego stanowiska, że jak rosną mandaty, to rosną kary, ale wydaje mi się, że akurat w przypadku tej konkretnej branży i w tym zakresie z naprawdę dużą rozwagą należy podejść do konstruowania taryfikatora kar.

Przychylając się więc do stanowiska branży, proponujemy jednak, aby wdrożyć to, co jest niezbędne, to, co rzeczywiście wynika z przepisów europejskich, te nowe obowiązki, natomiast powstrzymać się od tego, aby rosły inne opłaty, przy których być może w perspektywie jakiegoś czasu uda się wypracować coś dobrego, gruntownie to przemyśleć, żeby były one skierowane w odpowiednie miejsca, tam, gdzie zagraża to wielu różnym aspektom.

W związku z tym przedstawiliśmy naszą poprawkę nr 4. Dotyczy ona pkt 37, 38 i 39. Oczywiście jest to jeden zakres, w związku z tym proszę o to, aby głosować nad nimi łącznie. Bardzo serdecznie dziękuję i proszę o poparcie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Panie przewodniczący, Wysoka Rado, dokonamy jeszcze takiego przecedzenia sankcji, które zostały wprowadzone w tym projekcie ustawy. Odseparujemy te, które faktycznie nijak nie wpisują się w pakiet mobilności i są uznane przez przewoźników za nadmiarowe.

Przy sankcjach zawsze jest natomiast jeszcze druga strona medalu. W spotkaniach z przewoźnikami padają w naszym kierunku, szczególnie w kierunku Inspekcji Transportu Drogowego, prośby, propozycje, trafiane na sztywno, żeby również przyglądać się przewoźnikom, którzy przejeżdżają przez Polskę albo w Polsce operują, a są przewoźnikami z zagranicy. Te sankcje, te kary nie dotyczą polskich przewoźników. One dotyczą wszystkich przewoźników, które prowadzą na terenie naszego kraju pracę przewozową, tak że z tego też musimy zdawać sobie uwagę. Na wielu spotkaniach kierowane są w naszym kierunku takie właśnie prośby, aby w bardzo surowy sposób podchodzić do tych, którzy łamią przepisy prawa, czy to związane z czasem pracy, czy to związane ze stanem jakości pojazdu, czy to w jeszcze innych aspektach. Nie możemy wprowadzić rozwiązania, które polskich przewoźników będzie traktowało inaczej niż przewoźników z zagranicy. To jest ta druga strona medalu, o której też warto powiedzieć.

Konkludując, tak jak powiedziałem, przyjrzymy się jeszcze tym propozycjom i na późniejszym etapie dokonamy przesiewu, zostawiając te, które w bezpośredni sposób wynikają z pakietu mobilności, natomiast będziemy prosić o wyłączenie poprawką tych, które z pakietu mobilności nie wynikają.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 22 posłów: za było 6, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 39? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 4? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 5?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Panie przewodniczący, poprawka nr 5.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Do zmiany nr 5 w art. 2, tak?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):
Tak. W skrócie: poprawka ta ma na celu utrzymanie dotychczasowych zasad określonych w art. 25 ust. 1a i 1b w dotychczasowym brzmieniu ustawy o czasie pracy kierowców, a także zapewnienie zgodności ustawy o czasie pracy kierowców z przepisami Kodeksu pracy, w szczególności z art. 149. Jest to również efekt prac branży i znajduje odzwierciedlenie w wypracowanym jednolitym stanowisku. Bardzo proszę o poparcie tej poprawki.

Jeszcze słowo do pana ministra. Panie ministrze, pan minister zapowiada, że w niektórych przypadkach rząd będzie wychodził naprzeciw, ale to są właśnie te poprawki i można je poprzeć, tak że zachęcam do tego, żeby podczas tego posiedzenia Komisji jednak wyjść naprzeciw tym oczekiwaniom. Bardzo dziękuję i proszę o poparcie poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Serdecznie dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Analogiczne jak do wcześniejszych, negatywne, ale później może być na tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 22 posłów: za 6, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 7?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, proponuję dodanie zmiany nr 7a. Nie wiem, czy w tym momencie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W tym momencie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Proponuję więc dodanie zmiany nr 7a. Zmiana ta dotyczy wyjaśnienia na poziomie prawnym wątpliwości dotyczących rozliczania dyżurów wynikających z przerw w prowadzeniu pojazdu. Poprawka ta oczywiście wprost wynika ze stanowiska branży transportowej. O tym już też była mowa, więc bardzo proszę o poparcie tej poprawki. Jest to niezwykle ważne również z punktu widzenia kondycji finansowej branży. Bardzo proszę o to, aby zagłosować za tą poprawką. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na tę chwilę negatywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 22 posłów: za było 6, przeciw 16, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany nr 8. Czy są uwagi? Nie widzę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie do pana ministra, bo nie byłem na części ogólnej z powodów obiektywnych, ale chciałbym zapytać pana ministra o treść art. 31b w świetle uwag, które przedłożyła do ministerstwa izba gospodarcza transportu miejskiego. Nie będę tutaj wchodził w szczegóły tej korespondencji. Ona trafiła m.in. do mnie. Generalnie w stanowisku tej izby, według tego, co zostało tam zawarte, jest wyeliminowanie błędów, nieścisłości, niedopowiedzeń, a kwestia przerw w pracy kierowców autobusów miejskich w transporcie do 50 km zawsze była troszkę niszowym problemem. Chciałem po prostu zapytać o stanowisko ministerstwa w świetle tej korespondencji i wniosków, które wpłynęły do państwa ze strony tego środowiska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy rząd chce się do tego odnieść?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Próbujemy zidentyfikować to stanowisko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To może na piśmie, bo to jest już w nieco innym zakresie, a jesteśmy przy rozpatrywaniu, oczywiście jeśli pan poseł Polaczek to akceptuje.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 3? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, w związku ze zmianą w art. 105 i dodaniem ust. 2 zwracamy uwagę, że w art. 106 tej samej ustawy mamy odwołanie w ust. 1 pkt 3 do art. 105. Proponujemy, aby wprowadzić tam nową zmianę w brzmieniu: „w art. 106 w ust. 1 w pkt 3 wyrazy «w art. 105» zastępuje się wyrazami «w art. 105 ust. 1»”. To też jest poprawka legislacyjna przedstawiona w zestawieniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, ona została podpisana przez grupę trzech posłów. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż poprawka uzyskała akceptację. Dziękuję.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 4? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Może zgłoszę nasze uwagi hurtem. W pierwszej kolejności chcielibyśmy zauważyć, że w lit. a–d jest mowa o spółdzielczych kasach oszczędnościowych. Wydaje się, że tu powinna być mowa o spółdzielczych kasach oszczędnościowo-kredytowych, ale prosilibyśmy ewentualnie o stanowisko strony rządowej.

Druga kwestia jest taka, że w związku ze zmianą art. 44 ust. 2 zachodzi również pośrednia zmiana przepisu upoważniającego wydanego na podstawie art. 45. Wnioskodawcy dołączyli do projektu ustawy odpowiedni akt wykonawczy, natomiast powstaje pytanie, czy nie chcą państwo czasowego utrzymania w mocy aktu już obowiązującego? Jeżeli byłaby taka wola, to mamy przygotowany przepis przejściowy. W zestawieniu jest to pkt 5. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o poprawkę nr 1, stanowisko rządu jest pozytywne, natomiast jeżeli chodzi o część drugą, to o odpowiedź proszę pana dyrektora Bogdana Oleksiaka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Witam państwa serdecznie. Jeśli chodzi o poprawkę nr 2, w naszej ocenie musimy mieć czas na wydanie i poprawę tego rozporządzenia. Proponujemy, żeby był rok na wydanie tego rozporządzenia, tak że utrzymujemy przez rok dotychczasowe przepisy rozporządzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. To pierwsza zaproponowana przez Biuro Legislacyjne zmiana. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż została zaakceptowana. Druga natomiast formalnie nie została wniesiona w formie poprawki. Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Ta druga propozycja, dotycząca przepisu przejściowego utrzymującego w mocy akt prawny, została państwu przedłożona jako poprawka nr 5 Biura Legislacyjnego, natomiast wcześniej, na etapie prac roboczych była ona uzgadniana między nami a ministerstwem. Jeżeli państwo zechcą, mogę odczytać proponowane brzmienie art. 13 ust. 3, które niejako wychodzi naprzeciw temu, o czym mówił pan dyrektor, bo ten akt wykonawczy rzeczywiście utrzymujemy w mocy na okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. To jest na drugiej stronie zestawienia poprawek jako poprawka nr 5.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, faktycznie, ona również została podpisana i jest zbieżność ze stanowiskiem rządu. Tak?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, stanowisko jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Wobec powyższego, jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż poprawka ta została zaakceptowana. Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 4? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 5? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Jeśli chodzi o art. 5, to mamy uwagę do ust. 5, w którym to ustępie wnioskodawcy odsyłają w trzecim wersie do postępowań administracyjnych, o których mowa w art. 5 ust. 1. Po pierwsze, jesteśmy w art. 5, więc należałoby już skorygować to odesłanie poprzez skreślenie wyrazów „art. 5". Ten sposób odsyłania spowoduje natomiast, że będziemy mieli odesłanie kaskadowe, a więc będziemy odsyłać do przepisu, który już odsyła do czegoś innego, ponieważ w ust. 1 jest mowa o postępowaniach, o których mowa w art. 7a ustawy zmienianej w art. 1. W związku z tym proponujemy, aby w ust. 5 wyrazy: „o którym mowa w art. 5 ust. 1" zastąpić wyrazami: „w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych, niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy", tak jak jest to w art. 5 ust. 1 projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż rekomendacja została zaakceptowana. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do art. 6? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, mamy pytanie zarówno do art. 6, jak i do art. 7. Otóż występuje tu taka konstrukcja, że przepisy wchodzą w życie po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, czyli jeden dzień umyka. Ustawa wchodzi w życie i dopiero po tym dniu wchodzą przepisy ustawy. Czy to jest celowe wprowadzenie, czy te przepisy powinny obowiązywać od dnia wejścia w życie ustawy? To pytanie do strony rządowej, zarówno o art. 6, jak i o art. 7.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgodnie z naszą intencją przepisy powinny obowiązywać od dnia wejścia w życie tej ustawy. Wiem, że jest przyjęta przez panów posłów osobna poprawka. Jeżeli zostanie zgłoszona, to stanowisko rządu jest stanowiskiem pozytywnym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka została zgłoszona przez pana posła Króla.

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak. Żeby to uściślić, panie przewodniczący, zgłaszamy poprawkę, że w art. 6 wyrazy „po dniu" zastąpić wyrazami „od dnia".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To jedna poprawka, a druga dotyczy art. 7, tak, panie pośle?

Poseł Piotr Król (PiS):

Pan przewodniczący bardzo skrupulatnie każe zgłaszać, więc do art. 6, ale oczywiście jest osobna poprawka dotycząca art. 7.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To jeśli nie będzie sprzeciwu, przyjmę, iż te dwie poprawki…

Poseł Piotr Król (PiS):

W art. 7 tak samo, konsekwentnie wyrazy „po dniu" zastępujemy wyrazami „od dnia", czyli art. 6 jak art. 7.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Sprzeciwu nie słyszę. Uznaję, iż Komisja przyjęła te dwie poprawki. Czy są jeszcze jakieś uwagi do art. 7? Nie widzę.

Czy są do art. 8? Nie widzę.

Czy są do art. 9? Nie widzę.

Czy są do art. 10? Nie widzę.

Czy są do art. 11? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Na samym końcu proponowanego przepisu znalazło się sformułowanie, że przepisy te dotyczą przepisów od dnia wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 1. Wydaje się, że jest to pewna niezręczność językowa, ponieważ dotyczyłoby to wejścia w życie ustawy o transporcie drogowym, a ta, jak już wiemy, weszła w życie 20 lat temu. W związku z tym proponowalibyśmy zastąpienie wyrazów: „od dnia wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 1" wyrazami: „od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż rekomendacja ta została zaakceptowana. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do art. 12? Nie widzę.

Czy są do art. 13? Nie widzę.

Czy są do art. 14? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 1 w art. 15? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 16? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, w art. 16 w ust. 1 na końcu jest odwołanie do art. 7 ust. 7. Wydaje się, że powinno być odesłanie do art. 7a.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda. Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż ta sugestia została zaakceptowana. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do art. 17? Nie widzę. Na tym rozpatrzyliśmy wszystkie artykuły projektu ustawy.

Przystępujemy do wniosku o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję. Poproszę o wyniki. Głosowało 20 posłów: za było 18, przeciw 1, 1 osoba wstrzymała się. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rekomenduję pana posła wiceprzewodniczącego Piotr Króla.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan poseł Król wyraża zgodę?

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są inne kandydatury? Nie widzę. Jeśli nie ma sprzeciwu wobec tej kandydatury, uznam, iż pan poseł Król został wybrany przez Komisję na sprawozdawcę Komisji. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Serdecznie dziękuję.